Rok VII. Warszawa, 15 marca 1926 roku. Nr. 5-6.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

W JEDNOŚCI SIŁA!



Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.
RĘKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.
Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3.585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Wobec faktów dokonanych.

Rada Ministrów przyjęła i uchwaliła na posiedzeniach w dn. 24 lutego i 3 marca r. b. Rozporządzenie o dodatkach dla drużyn parowozowych i konduktorskich za czas spędzony w służbie na parowozie. Rozporządzenie to jest niemal dosłownym przedrukiem projektu Ministerstwa Kolei, który przed kilku tygodniami został przez nasz związek stanowczo odrzucony.

W ten sposób wytworzony został fakt, dokonany o znaczeniu zasadniczem. Decyzja Rady Ministrów zamyka okres projektów, rozmów, dyskusyj i memorjałów. Wobec jej stanowiska walka nasza o wysokość poborów ubocznych wchodzi w stadjum decydujące, w stadjum czynów.

Dla wyjaśnienia sytuacji należy zdać sobie dokładnie sprawę tak z treści rozporządzenia, jak też i z okoliczności, wśród których zostało ono uchwalone.

ROZMIARY POKRZYWDZENIA:

Rozporządzenie zmniejsza stawki godzinowego i kilometrowego, ustalając je w punktach (nie w groszach), jak następuje:

Godzinowe:

Dla maszynisty dotąd 0.9 pkt., obecnie **0,7** pkt., a więc obniżka o 22 proc.

Dla pomocnika dotąd 0.7 pkt., obecnie **0.55** pkt., a więc obniżka o 21.4 proc.

Dla palacza (trzeciaka) dotąd 0.6 pkt., obecnie **0.47** pkt., a więc obniżka o 21.6 proc.

Godzinowe na przetoku:

Dla maszynisty dotąd 1.2 pkt., obecnie **0.8** pkt., a więc obniżka o 33 proc.

Dla pomocnika dotąd 0.9 pkt., obecnie **0.6** pkt., a więc obniżka o 33 proc.

Kilometrowe przy pociągach towarowych:

Dla maszynisty dotąd 1.2 pkt., obecnie **1** pkt., a więc obniża o 16.66 proc.

Dla pomocnika dotąd 0.95 pkt., obecnie **0.75** pkt,, a więc obniżka o 21 proc.

Kilometrowe przy pociągach osobowych:
(Stawka dotychczasowa sprowadzona do 10 klm.).

Dla maszynisty dotąd 0.8 pkt., obecnie **0.65** pkt., a więc obniżka o 18.75 proc.

Dla pomocnika maszynisty dotąd 0.63 pkt., obecnie **0.50** pkt., a więc obniżka o 20.6 proc.

Dla palacza (trzeciaka) dotąd 0.53 pkt., obecnie **0.42** pkt., a więc obniżka o 20.7 proc.

Postój w parowozowni zwrotnej pierwsze 3 godziny:

Dla maszynisty dotąd 0.9 pkt., obecnie **0.35** pkt., a więc obniżka o 61.1 proc.

Dla pomocnika maszynisty dotąd 0.7 pkt., obecnie **0.275** pkt., a więc obniżka o 60.94 proc.

Postój w parowozowni zwrotnej 4 godzina i następne:

Dla maszynisty dotąd 0.6 pkt., obecnie **0.35** pkt., a więc obniżka o 41.66 proc.

Dla pomocnika maszynisty dotąd 0.5 pkt., obecnie **0.275** pkt., a więc obniżka o 45 proc.

Średnia arytmetyczna obniżki wynosi zatem 32.19 procent.

Mnożna:

Dotychczas obowiązywałą mnożna, ustalana na każdy miesiąc przez Radę Ministrów, w myśl postanowień art. 4 ustawy uposażeniowej, bez żadnych zastrzeżeń. Stosowana od lipca 1925 r. mnożna zmniejszona o 2 grosze była jawnem bezprawiem. Obecnie obniżka mnożnej została zalegalizowana. Do godzinowo kilometrowego nie ma zastosowania podwyżka mnożnej, powstała wskutek redukcji dodatku regulacyjnego. Procentowo przedstawia się to jako efektywna obniżka o **4 proc.**

Nadgodziny i nadkilometry
zostały zniesione. Przedstawia się to, jako dalsza obniżka w wysokości ryczałtowej około **5 proc.**

Czas przyjmowania i zdawania parowozów w parowozowni głównej:

Dotychczas zaliczano do godzin pracy (pełne stawki godzinowego) cały czas służby na parowozie, licząc od chwili objęcia parowozu przez drużynę, aż do oddania parowozu do parowozowni, przyczem obowiązywało gwałcone często postanowienie, w myśl którego, jako czas przyjmowania i zdawania parowozu w parowozowni głównej liczy się **całkowity czas faktycznej służby.** Obecnie zaliczenie tego czasu uzależnione jest od „norm, ustalonych ogólnymi przepisami i dostosowanych do lokalnych warunków". Znaczenie tego postanowienia jest jasnem. Postanowienie to zmierza niedwuznacznie do obcięcia ilości godzin, zużytych na przyjmowanie i zdawanie parowozu. Z powodu braku odnośnych norm, wysokość pokrzywdzenia z tego tytułu nie da się obliczyć.

Delegacje:

Dotąd drużyny parowozowe otrzymywały wrazie delegacji,, trwającej dłużej niż 3 dni, djety normalne, zmniejszone o 25 proc., a więc **75 proc.** tych djet. Obecnie otrzymują w tych warunkach zaledwie 30 proc. djet. Obniżka wynosi zatem 45 procent.

Koleje lokalne i pociągi specjalne:

Na kolejach lokalnych, na których pociągi osobowe kursują z szybkością nie większą od 30 km. na godzine— zaliczano dotąd kilometr na tych pociągach według norm obowiązujących dla pociągów towarowych. Miało to pewne znaczenie, zwłaszcza na przestrzeniach górskich. Obecnie postanowienie to zostało zniesione tak, iż maszyniści, obsługujący takie pociągi, otrzymają kilometrowe według norm obowiązujących dla pociągów oso-

bowych. Pociągi mieszane, uważane dotąd za towarowe, obecnie zrównano w stawkach z pociągami pośpiesznemi i osobowemi, co również powoduje wydatną obniżkę zarobków. Pociągi wojskowe i gospodarcze, traktowane dotąd narówni z pociągami towarowemi, w obecnem rozporządzeniu pominięte zostały milczeniem, tak, że niewiadomo, jak będą traktowane. Jazda parowozu luzem przyrównywana była dotąd do takiego pociągu, z jakim według rozkładu jazdy parowóz jechał. Obecnie jazdę luzem uważa się stale i ryczałtowo za jazdę pociągiem osobowym, co oczywiście stanowi dalszą i to dość wydatną obniżkę.

Jazda na przestrzeń, celem objęcia służby:

Dotychczas otrzymywały drużyny parowozowe, jadące na parowozie lub w wagonie, celem objęcia służby, w jakimkolwiek punkcie linji, lub z powrotem po oddaniu służby, połowę godzinowego i połowę kilometrowego. Obecnie otrzymują tylko połowę godzinowego, kilometrowe zaś utraciły w zupełności.

Wąskotorówki:

Drużyny parowozowe, zatrudnione na kolejach wąskotorowych, otrzymywały dotychczas godzinowo-kilometrowe na równi z innemi drużynami. Obecnie godzinowo-kilometrowe w nowym wymiarze otrzymywać będą wyłącznie wąskotorówki górnośląskie. Wszystkie inne wąskotorówki poza Górnym Śląskiem, otrzymywać będą zamiast godzinowo-kilometrowego „dodatek, obliczony na podstawie wykonanych wagono-kilometrów ładownych". Do jakich granic sięgnie to niesłychane i nie mające dotąd precedensu pokrzywdzenie wąskotorówek, niewiadomo, albowiem normy owego dodatku ma dopiero w przyszłości ustalić Minister Kolei i to w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Górny Śląsk:

Nie miał dotąd żadnych przywilejów. Domagał się jednak słusznie podwyższenia stawek, ze względu na to, iż obsługuje pociągi o bardzo małych przebiegach (pociągi zdawcze), co wyraża się w w małej ilości kilometrów. W tej samej sytuacji znajdowały się jednak także i inne ośrodki (Zagłębie Dąbrowskie), które z równą słusznością domagały się wyrównania różnic, spowodowanych charakterem i właściwościami ich pracy. Nowe rozporządzenie uwzględnia częściowo te postulaty.

Przyznaje mianowicie Ministrowi Kolei prawo do podwyższenia drużynom parowozowym, obsługującym pociągi, kursujące wyłącznie w obrębie D. K. P. w Katowicach, dodatki do kilometrowego w granicach do 15 proc., w zależności od wykonanych przebiegów, no i od... dobrej woli p. Ministra. W tej formie ów przywilej dla Górnego Śląska posiada bardzo wątpliwą wartość, a nawet jest wręcz niebezpiecznym, stwarza bowiem przywilej, zależny nie od charakteru służby, ale od terytorjalnej przynależności.

Gdańsk:

Dla drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę na obszarze w. miasta Gdańska, ustalono kurs przerachowania w stosunku 1 gr. równy 1 fen. gdańsk. Ponieważ złoty dawno już odchylił się od parytetu z guldenem, przeto pokrzywdzenie tych drużyn jest niewątpliwe i wynosi z tego tytułu około 40 proc. wysokości poborów.

* * *

Powyżej przedstawiliśmy szczegółowo w ujęciu cyfrowem rozmiary naszej dotkliwej krzywdy. Obecnie przedstawimy w krótkości te okoliczności, wśród których koalicyjny Rząd zdecydował się na powzięcie krzywdzącej nas uchwały, mimo naszych zdecydowanych protestów, a nawet mimo rzuconej z naszej strony groźby strajku.

Sama idea obniżki naszych poborów ubocznych nie jest, jak dobrze wiadomo naszym czytelnikom, nową. Pielęgnowano ją uporczywie w M. K., gdzie znajdują się ludzie na poważnych stanowiskach, którzy w ciągu ostatniego 1½ roku szukali co kilka miesięcy sposobności do przeprowadzenia swoich planów. Ich dziełem były kilkakrotne ataki, z którymi w tym okresie zmuszeni byliśmy walczyć. Dotąd jednak zabiegi te nie przynosiły rezultatów, a projekty obniżek, wysuwane w coraz to nowych warjantach, nie mogły się doczekać urzeczywistnienia. W szczególności odrzucał je stale b. minister kolei, inż. Tyszka, oczywiście, pod wpływem naszej zdecydowanej akcji protestacyjnej.

Dopiero, kiedy ster Państwa spoczął w rękach koalicyjnego Rządu i kiedy Ministrem Kolei został Prezes Stronnictwa Narodowej Partji **Robotniczej**, p. inż. Chądzyński — dopiero wówczas biurokratyczny mól mógł wreszcie dokonać swojego dzieła, mógł postawić na swojem i zrealizować zamiary, z taką pieczołowitością od dawna hodowane. Nie chcemy być złośliwymi. Trudno jednak nie podkreślić, iż to właśnie robotniczy minister

---

Osioł Wielkiego Padyszacha.

W czasopiśmie *„Głos Lubelski"* z dnia 11 i 12 lutego zamieścza p. W. Raort następującą nowelę:

Zdarzyło się raz, że skarbnik Wielkiego Padyszacha, przeglądając stado jucznych i pociągowych bydląt, przeznaczonych do posługi władcy, zauważył wśród tysięcy spasionych byków, mułów, koni i wielbłądów, małego i chudego osła, który chwiejąc się ze zmęczenia na nogach, żuł w najciemniejszym kąciku obory jakiś ochłap zgniłego arbuza.

— Czy ten osioł jest już zweryfikowany? — zapytał skarbnik Wielkiego Padyszacha.

— Tak jest, effendi! — odparł generalny poganiacz osłów.

— W którym stopniu służbowym?

— W IX-tym stopniu — szczebel „a". Ma 410 punktów, wraz z dodatkiem ekonomicznym na żonę...

— Dlaczego się żenił? — spytał skarbnik Wielkiego Padyszacha, marszcząc groźnie brwi.

— Bo jest osioł, effendi. Tylko osły się żenią!

— Przedłożysz mi jutro jego tabelę personalną, wykaz indywidualny, dekrety nominacyjne, patent weryfikacyjny, tabelę kwalifikacyjną, dekret policzalności lat, opis przebiegu służby, wypis emerytalny, odpis aplikacyjny, przepis policzalności lat w służbie zaborczej, zapis kaucyjny, napis inwentaryzacyjny z jego podpisem i twoim przypisem... Z tym osłem trzeba zrobić porządek! Za dużo żre, a za mało pracuje — skarb Padyszacha nie stać na to!

— Rzekłeś, effendi!

* * *

Wielkie kłamstwo wyrzekł jednak skarbnik Wielkiego Padyszacha, gdyż mały i niepozorny osioł wcale za dużo nie żarł, a natomiast pracował nad siły za wszystkie spasione muły, byki, konie i wielbłądy.

W rozperlone rosą świty, gdy na niebie poczynały płonąć żółte, purpurowe i fioletowe wstęgi — osioł ciągnął.

W jasne, rozsłonecznione i pachnące ranki, gdy dyszy wszystko upojeniem, radością i wiosną, osioł ciągnął.

W skwarze złotego południa, gdy rozmiłowane słońce pieści całym żarem swej ognistej krwi, drgającą w upojeniu ziemię, osioł ciągnął.

W szare i smutne wieczory, kiedy mrok ściele się w bruzdach i zcisza wszędzie ruch, — barwę i życie — w granatowe, zadumane noce, gdy blada twarz księżyca wyłania się z nad czarnej linji lasów palmowych i ziemia tonie w poświacie srebrzystej — w zimne wieczory, żarne południa, mżyste poranki i czarne, wietrzne noce, osioł ciągnął...

Sechł, szczerniał, robił bokami z wysiłku, — przymierał głodem, głupiał — i ciągnął.

* * *

jest tym, z którego ręki spotyka nas tak dotkliwa i bolesna, a niczem nie zasłużona krzywda. Stronnictwo Pana Ministra jest tem samem, pod którego wpływami znajduje się organicznie związane z polityką N. P. R-u i będące jego ekspozyturą Zjednoczenie Zawodowe Polskie (Z. Z. P.), to samo Zjednoczenie Zawodowe Polskie, które niedawno temu z taką niebywałą uporczywością i nieustępliwością wywołało strajk tramwajarzy, w imieniu których nie prostowało bynajmniej przeciwko krzywdzie lub obniżce, lecz przeciwnie żądało podwyżki. To samo Z. Z. P. z homeryckiem męstwem broniło całości i nienaruszalności pp. telefonistek, które również żądały podwyżek i które wywowały strajk z powodów conajmniej — mało przemyślanych. Na wszystkich tych poczynaniach, na całej polityce tego stronnictwa licytującego się w demagogji ze wszystkimi, spoczywa powaga i autorytet p. inż. Chądzyńskiego, który w stronnictwie tem piastuje godność Prezesa. Równocześnie jednak tenże p. Prezes Chądzyński, usiadłszy na koalicyjnym fotelu ministerjalnym, obcina pracownikom kolejowym ich pobory o 40 i więcej procentów, robi to bez porozumienia się ze Związkami, ba, nawet bez usiłowania nawiązania kontaktu z przedstawicielami związku. Po fakcie zaś dokonanym, p. Prezes i Minister Chądzyński grozi Związkowi represjami, straszy przedstawicieli Związku Ministrem Spraw Wewnętrznych, Ministrem Spraw Wojskowych, policją i karabinami. Widowisko to jest jedynem w swoim rodzaju. Jest w niem wiele gorzkiej i mimowolnej ironji losu i wydarzeń. Co będzie, jeżeli pewny siebie i pełen tupetu p. Minister spotka się np, ze strajkiem maszynistów? Czy mu sumienie pozwoli na represje w stosunku do nas? Wszak jesteśmy i będziemy jego uczniami. Wszak sam nas uczył na przykładzie tramwajarzy, jak należy szermować demagogją, stawiać wygórowane żądania i walczyć o ich urzeczywistnienie odmową pracy. A przecież niema zasadniczej różnicy pomiędzy tramwajarzami i kolejarzami. Przecież jedni i drudzy obsługują przedsiębiorstwo komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, a jeżeli chodzi o wysokość poborów — tramwajarze nie należą bynajmniej do najbardziej upośledzionych. Na przykładzie pp. telefonistek uczył nas p. Prezes Chądzyński, jak należy, aż do ostatka walczyć o honor przedstawicielstwa związkowego, który pracodawca ośmielił się naruszyć.

Skorzystamy tedy z nauk stronnictwa, któremu patronuje p. Chądzyński, i nie będziemy się zupełnie kierowali względem na to, że krzywdzicielem jest przypadkiem właśnie Prezes Narodowej Partji Robotniczej, bo to jest okoliczność drugorzędna i jak zaznaczyliśmy, przypadkowa. Zobaczymy wówczas, co pocznie, jak się będzie czuł na swoim koalicyjnym stołku p. Prezes Chądzyński, który, niestety, zapomniał, iż wszedł do Rządu nie po to, aby krzywdzić i obcinać pobory pracownikom, ale po to, aby w tym Rządzie bronił klasy pracującej, aby tam popierać, a nie zaprzepaszczać i własnemi rękoma deptać ich interesy....

P. Chądzyński przejął się bardzo „programem sanacyjnym". P. Chądzyński musi uzyskać 25 proc. oszczędności. Jest to dla niego aksjomat, nie ulegający ani dyskusji, ani nie posiadający jakiejkolwiek wątpliwości. Tak bowiem brzmiał program koalicji. Nic to, że z programu tego, zwłaszcza z pozytywnej jego strony nie zrealizowano, ani jednej setnej części. Nic to, że ani podatków nie ściągnięto, ani drożyzny nie opanowano, ani nie zabezpieczono podaży środków żywności. Nic to, że nie zredukowano wydatków wojskowych i nie przeprowadzono ani jednego punktu z tego sławetnego programu. Niema, z wyjątkiem p. Chądzyńskiego, ani jednego Ministra, któryby nad tym programem nie przeszedł do porządku dziennego. Nie ma dosłownie ani jednego człowieka, któryby o nim myślał na serjo. Jeden p. Chądzyński, bardziej katolicki od samego Papieża, jeszcze weń wierzy i jeszcze go realizuje na skórze pracowników.

Dalszych komentarzy pisanych bodaj że nie trzeba. Cokolwiek ukrywa się za czynami p. Ministra, czy bezdenna naiwność, czy też świadoma, a zagadkowa w swoich intencjach polityka krzywdzenia pewnych kategoryj pracowników — fakt pozostanie faktem, wejdzie do historji ruchu zawodowego w Polsce, a komentarze napisze do niego życie... i na osobistym koncie p. Prezesa N.P.R-u i na bilansie działalności tego stronnictwa — a może i na dziejach Państwa naszego.

Nie sam p. Chądzyński jednak decydował. Projekt uchwaliła Rada Ministrów ponoś jednogłośnie, a nawet bez dyskusji. Głosowali więc za tym projektem i pp. Barlicki i Ziemięcki, przedstawiciele P. P. S. Dlaczego tak się stało, co kryje się za tym uwagi godnym faktem, nie wiadomo. W każdym razie rzecz to dziwna i charakterystyczna, zwłaszcza ze względu na stanowisko Z. Z. K., który przecież wniósł do M. K. memorjał, a w dodatku i 2 tablice obliczeniowo-porównawcze. Albo tedy P. P. S. nie respektuje ani Z. Z. K., ani jego tablic, albo i memorjał i tablice były wniesione tylko od parady, a Z. Z. K. dawno

---

Nazajutrz przybył znowu skarbnik Wielkiego Padyszacha do obory, gdzie mały, spracowany osioł stał w najciemniejszym kąciku i żuł apatycznie kilka zwiędłych badyli ostu.

— Znowu żre! — zauważył w pasji skarbnik Wielkiego Padyszacha.

— Nasz paszalik zostanie zrujnowany ekonomicznie, jeśli ten osioł IX stopnia nie poskromi swego aptetu! — rzekł spasiony byk II-go stopnia służbowego, przeżuwając smakowicie ceber cukrowych buraków.

— Obciąć mu pięćdziesiąt procent mnożnej! — powiedział karmny wielbłąd III-go stopnia, dławiąc się formalnie ogromnym ładunkiem daktyli.

— Odebrać mu dodatek za wysługę lat! — dorzucił ociężały z nieróbstwa koń IV-go stopnia, trawiąc z pełnego żłobu owsa.

— Zredukować go! — zawołał muł V-go stopnia, zanurzając mordę w stercie pachnącego saga.

— A ja nie pójdę za waszą radą! — zawyrokował skarbnik Wielkiego Padyszacha. — Znalazłem inny i to radykalniejszy sposób, aby poskromić apetyt tego osła IX-go stopnia... Od dnia dzisiejszego polecam, aby mu codziennie umniejszano porcję jadła. Umniejszając mu codziennie i stopniowo ilość paszy, a powiększając mu ilość godzin pracy, doprowadzę do tego, że odzwyczaję go zupełnie od żarcia — a temsamem dokonam sanacji budżetu naszego paszaliku. — Rzekłem!

— Rzekłeś, effendi!

Od tego pamiętnego dnia rozpoczęły się ciężkie czasy dla osła IX-go stopnia. Wczesnym rankiem budził go bat dozorcy i spędzał z legowiska do pracy. Robiąc bokami z nadmiernego wysiłku, ciągnął osioł za siebie, za byki, muły, konie i wielbłądy wszystkich wyższych stopni służbowych i wracał późną nocą do obory, gdzie padał na pół żywy ze zmęczenia i głodu.

— No, jakże tam z osłem IX-go stopnia? — zapytał skarbnik Wielkiego Padyszacha.

— Umniejszam mu codziennie ilość jadła, a powiększam ilość godzin roboczych, jak to wskazałeś, effendi — rzekł generalny poganiacz osłów.

— To doskonale! Będzie można uzyskane w ten sposób oszczędności przeznaczyć na remunerację dla byków i wielbłądów — a ponieważ mój system oszczędnościowy wykazuje dodatnie wyniki przeto polecę Głównej Komisji Statystycznej, aby osłu urwała trzy punkty mnożnej— Mniej jedzenia, a więcej pracy dla osłów! Oto hasło, pod jakiemi idziemy do ekonomicznego odrodzenia. Polecam więc, aby stopniowo, systematycznie i codziennie umniejszano osłu paszę, a ręczę, że przez trening doprowadzimy do tego, iż ani się spostrzeże, kiedy zupełnie bez jadła obywać się zacznie...

— Niezgłębiona jest twa mądrość, effendi! — rzekł generalny poganiacz osłów. — Oby twoi synowie nigdy nie mieli do czynienia z osłami — jak ty...

— Coś ty rzekł, psie parszywy? — zawołał groźnie skarbnik Wielkiego Padyszacha.

— Chciałem rzec: jak ty... masz z nimi do czynienia, effendi!...

* * *

już wyraziło swoją zgodę na obniżkę. Tak, czy owak, zgoda ministrów socjalistycznych, którzy podobnie jak i p. Chądzyński, nie po to do Rządu weszli, aby pracownikom obcinać pobory, jest wydarzeniem osobliwej wagi, zasługującem na baczną uwagę i wieczystą pamięć.

Jak się zachowywały Związki, zwłaszcza owe „ogólne" Związki, które pretendują do reprezentowania wszystkich kategoryj pracowników i reklamują swoje dziesiątki tysięcy członków i swoje olbrzymie rzekomo wpływy i potężne stosunki?

Jeden z nich ujawnił aż nader jaskrawo tę prawdę, która dotąd nie dość jasno występowała na powierzchnię. — Udowodnił, iż po to istnieje i po to organizuje „kolejowców", aby z nich uczynić pogotowie reakcji, kolejową S. S. S. (Stowarzyszenie Samopomocy Społecznej). Mówimy o Polskim Związku Kolejowców. Związek ten objawił wszem wobec i każdemu z osobna, iż poczuwa się do obowązku hodować i pieścić na swojem łonie łamistrejków. W chwili, gdy decydowała się sprawa obniżki naszych poborów, usłużnie ofiarował koalicyjnemu Rządowi swoją pomoc. Zwołał na gwałt do Warszawy na dzień 16 lutego „**w s z e c h p o l s k i**" Zjazd tzw. palaczów, robotników parowozowni i czyścielów wagonów i wychodków. Panowie ci, pod auspicjami głównego Zarządu P. Z. K. złożyli na wstępie swego memorjału uroczysty „actus fidei" wyznanie wszechpolskiej, chrześcijańskiej i narodowej wiary i gotowość do usług dla Państwa i społeczeństwa i przypomnieli Rządowi, iż oni to właśnie raz już postawą swoją, którą zwą „**n i e z m o r d o w a n ą**", uniemożliwili strajk maszynistów. Gotowi są do tego i teraz. Nie zadarmo oczywiście. Kazali sobie za to zbożnie po chrześcijańsku i narodowemu zapłacić. P. czyściciele i t. p. niezmordowani wszechpolscy palacze, wystawili szereg żądań, między innemi żądają dopuszczenia w 50 proc. do służby pomocników na parowozie.

A p. Schmidt, urzędnik robotniczego Ministra Kolei odpowiedział na ten memorjał już w *4 dni*. Rekord ten należy podkreślić specjalnie. Ten sam p. Schmidt, który na memorjały najpoważniejszych związków (także i P. Z. K.) odpowiada po 6-ciu miesiącach uczuł specjalną sympatję dla pp. czyścicieli wychodków i odpowiedział w 4 dniach. Wszystko to oczywiście celowa robota., obliczona na złamanie ew. strajku maszynistów. Na pochwałę p. Schmidta podnieść należy, iż odpowiedział mądrze: zrobi się, jak się da, rozpatrzy się, w zasadzie zgadzamy się i. t. d. Oczywiście: interes interesem, najprzód robota potem gotóweczka. A P. Z. K. spełniło swoje zadanie najważniejsze i jedyne zresztą. Polityka wszechpolska i narodowa uratowana. Łamistrajki gotowe. P. Głąbiński, Zdziechowski St. Grabski radzi będą ze swych emisarjuszy, organizujących kolejarzy, celem spełnienia szczytnych zadań narodowego łamistrajkowstwa.

Z. Z K. jest zagadką. I chciałby i nie może. Są w nim ludzie dobrej woli, rozumiejący położenie, czujący całą jego grozę. Są działacze, którym dzisiejszy kurs polityki tego związku ciąży na sumieniach i krępuje ręce. Jednakże nakazy wyższej polityki, taktyka partji, która wpadła w koalicyjną kombinację nakazują temu związkowi lawirować, gubić się w jałowych posunięcach, bezpłodnych memorjałach, zagmatwanych tablicach itp. podkopujących powagę i znaczenie tej klasowej organizacji.

Z. Z. P. milczy i słusznie. Mówi i działa zań naczelny wódz tego związku p. Minister Chądzyński. Wodzowi należy się posłuch choćby nawet własnych żołnierzy krzywdził. Własnego Ministra ani utrącać ani krytykować nie sposób.

Moment wybrano stosowny. Nie napróżno krzykliwa propaganda „sfer gospodarczych" wmówiła w społeczeństwo, że kapitaliści znajdują się w ostatecznej nędzy. Nie napróżno straszyła społeczeństwo stugębna, zaprzedana kapitałowi prasa. Propaganda zrobiła swoje. Masy są przestraszone, steroryzowane i potulne. Do krzywdy są pracownicy państwowi przyzwyczajeni. Zgrubiała już skóra na ich plecach, smaganych batami stale i konsekwentnie już lat wiele. W kolejnictwie nieprawdopodobna wprost liczba pracowników niestałych i kontraktowych nie jest pewna swego losu i swojego stanowiska. Puszczono w kurs pogłoskę o redukcji. A nawet tam, gdzie są jakie takie przepisy i reguły — przyzwyczajono pracowników do tego, że reguły gwałcić można zawsze i zawsze bezkarnie, że prawo jest na to, aby je poświęcać w imię polityki, w imię samowoli rozjuszonych kacyków ministerjalnych czy dyrekcyjnych.

W ruchu kolejowym jest niebywały zastój. Rzadkością jest pociąg towarowy. Ruch osobowy jest bardzo słaby. Szereg drużyn jest na przymusowych urlopach. Warsztaty nie mają pracy. Słowem dla walki czynnej sytuacja jaknajbardziej niekorzystna. Wiedziała snać o tem dobrze Rada Ministrów. Odczytano na niej memorjał nasz w całości. Wiedzieli zatem pp. Ministrowie, że strajkiem grozimy. Zbagatelizowali naszą groźbę, ufni w pomoc pp. czyścicieli i palaczów, budując na atrofji kolejowego ruchu na

---

— I cóż nasz osioł? — zapytał generalnego poganiacza skarbnik Wielkiego Padyszacha.

— Ciągnie, effendi! Trochę zmizerniał i boki mu zapadły, ale ciągnie...

— Czy odzwyczajasz go od jedzenia?...

— Tak jest, effendi! Codziennie umniejszałem mu porcję, jak to rozkazałeś, panie. Dziś jeszcze dam mu ostatni wiecheć ostu, a od jutra nie dostanie już ani źdźbła. Miałeś rację, effendi, twierdząc, że osła można odzwyczaić od jedzenia...

— A co? — zawołał z dumą skarbnik Wielkiego Padyszacha. — Cieszę się, że moje przewidywania spełniły się w zupełności. Teraz, kiedy, odzwyczaiłem go już od jedzenia, czas mi pomyśleć o redukcji jego poborów w wysokości 5 procent... A czy osioł nie skarżył się przypadkiem na swój obecny los?...

— Przenigdy, effendi! Mówił tylko, że on pojmuje ciężkie położenie finansowe paszaliku i dlatego wytęży wszystkie siły, aby dopomóc do sanacji skarbu...

— To jednak jakiś poczciwy osioł! — rzekł skarbnik Wielkiego Padyszacha.

— Raczej patrjotyczny osioł! — dodał generalny poganiacz z uśmieszkiem.

* * *

Aż wreszcie nastał ten dzień, gdy osioł IX-go stopnia służbowego nie otrzymywał już od dwóch dni żadnego pokarmu — i ciągnął.

Skarbnik Wielkiego Padyszacha chodził dumny po stolicy paszaliku i kazał na intencję dokonanego dzieła odprawić dziękczynne nabożeństwo w moszeach.

Wieczorem, kiedy muezzini odprawili już nabożeństwo i na niebie ukazał się blady księżyc nad głową Allacha, zaprosił skarbnik Wielkiego Padyszacha wszystkie byki, wielbłądy, konie i muły II-go i III-go stopnia, aby z nim poszli komisyjnie oglądnąć osła w IX-ym stopniu służbowym, który dzięki systematycznej metodzie przymusowej abstynencji, odzwyczaił się w zupełności od jadła — a pomimo tego, pełnił sumiennie swe obowiązki służbowe.

Zaproszonej komisji zostały z miejsca wyasygnowane koszta komisyjne i w najmilszym nastroju udano się do obory.

— I cóż tam nasz osioł? — zapytał generalnego poganiacza skarbnik Wielkiego Padyszacha.

— Zdechł, effendi!

— Jakto zdechł?... Bez pozwolenia?...

— A no, machnął ogonem na wszystko i zdechł.

Chwilę trwała niczem niezamącona cisza. — Cała komisja zaniemówiła i jakby zmartwała przez chwilę. Zdawało się, że duch zmarłego osła unosi się nad głowami Wysokiej Komisji.

Skarbnik Wielkiego Padyszacha przerwał wreszcie milczenie:

— Co za szkoda, że ten osioł teraz właśnie zdechł, kiedy był już na najlepszej drodze do odzwyczajenia się od jedzenia!... Allach rachmet ajle...

przygnębieniu moralnem olbrzymich rzesz. Zaryzykowali. W ostateczności jest jeszcze policja i wojsko i o tem nie zapomniano.

W tych tedy warunkach stanęliśmy w obliczu dokonanych faktów, w obliczu smutnej i dotkliwej, ale realnej rzeczywistości. Za jednym zamachem zbagatelizowano nasze żądania i wymierzono nam w dodatku cios moralny — bo decyzję powzięto nie tylko już bez naszej zgody, ale wprost bez najmniejszego usiłowania, aby uzyskać porozumienie. Dla ścisłości dodajemy, że nie tylko nas, ale wręcz nikogo nie pytano o zgodę. Zbagatelizowano nie tylko nas ale i inne Związki, zbagatelizowano w szczególności p. otest Z. Z. K., który zajmował wprawdzie odmienne od naszego, ale tem niemniej zdecydowanie negatywne stanowisko. Skończyły się zatem czasy projektów i protestów. Stanęliśmy wobec problematu, którego już sztuką i półśrodkami rozwiązać nie sposób. Zdaje się, że ten gordyjski węzeł da się rozwiązać jedynie cięciem miecza.

W tej decydującej dla naszego Związku chwili wobec przyszłości, która brzemienna będzie w następstwa poważne i nieobliczalne trzeba nam jednej zasadniczej i podstawowej rzeczy, t. j. s p o k o j u. Niestety, wiadomości, które otrzymujemy z całego kraju, świadczą o zupełnym braku tej zasadniczej cnoty wśród naszych kolegów. W jednych przeważa trwoga, obawa i tchórzostwo. Deklarują wprawdzie gotowość posłuchu, równocześnie jednak zaklinają, aby nie wydawać stanowczych i ostrych decyzyj. Inni nie mogą usiedzieć spokojnie na miejscu. Pali się im pod stopami, podejrzewają, iż Prezydjum stchórzyło, sprzedało ich interesy. Mocni w słowach ciskają na naczelne władze związkowe gromy podejrzeń i oszczerstw, rwą się do czynów i wystąpień. Chcieliby już dziś, już za godzinę strejkować.

Wszystko to jest oczywiście dowodem niedojrzałości myślowej, braku wyrobienia politycznego. Strajk to nie zabawka. Strajku nie wolno proklamować bez namysłu, ani też pod wpływem wrażeń i pod naciskiem nastrojów. Strajk to broń ostra i obosieczna, którą także i samemu sobie krzywdę i to dotkliwą wyrządzić można. Strajk to pociągnięcie, które wymaga dojrzałości sądu, rozwagi i wybrania stosownego momentu. Strajk to ostateczność przed którą należy użyć wszelkich możliwych środków pokojowych. Strajk, to odpowiedzialność za los i byt ofiar. A ofiar tych może być wiele, bardzo wiele. Strajk wreszcie to kwestja bytu i rozwoju lub klęski i rozproszenia Związku. Nie tak łatwo proklamować strajk jak łatwo urągać i szermować słowami w zakątkach parowozowni, czy też na zgromadzeniach. W ręku Prezydjum spoczywają dziś losy, byt i dobrobyt maszynistów. Nie wolno tem rozporządzać się lekkomyślnie. Słowa strajk, a co więcej samego strajku nie wolno nadużywać. Wątpiącym i krzykaczom, z których większość, niestety, mocna jest tylko w języku odpowiadamy: znamy swój obowiązek, posiadamy odwagę czynu i zdecydowani jesteśmy przedsięwziąć wszystko, co okaże się nieodzownem dla obrony waszych praw. W wykonaniu poleceń, które otrzymaliśmy, w spełnieniu naszych żądań nie zawahamy się ani na chwilę, choćby nam pierwszym przyszło za to odpokutować. Ale nikt nie ma prawa narzucać nam decyzji pod wpływem rozigranych nerwów i chwilowych nastrojów. Stoimy wobec faktów dokonanych. Jeżeli nie znajdzie się inny sposób naprawienia wyrządzonej nam krzywdy będziemy walczyc o nasze słuszne a sponiewierane prawa, o naszą egzystencję i nasz dobrobyt. Prezydjum będzie na czele i ono weźmie odpowiedzialność za decyzje Związku. Ale walczyć będziemy wtedy, kiedy to będzie możliwem i wskazanem, kiedy nadejdzie odpowiednia chwila. Nie wtedy, kiedy się podoba ludziom nie umiejącym zachować spokoju. Nie sztuka proklamować strajk. To tak łatwo. To może stać się w każdej chwili. Ale sztuka proklamować go i przeprowadzić tak, aby nie skończył się sromotną klęską i ostatecznem zaprzepaszczeniem interesów.

Dlatego wzywamy wszystkich kolegów do spokoju. Spokój należy utrzymać za wszelka cenę. Rozigrane nerwy należy utrzymać na wodzy. Wybuchowy temperament należy zużywać nie na inkryminacje i zarzuty pod adresem Prezydjum, ale przedewszystkiem na wzmocnienie własnych naszych szeregów. Wielu jest jeszcze wątpiących, wielu chwiejnych, wielu niezdecydowanych. Niechaj tedy wszyscy gorący i zapalczywi rozwiną szeroką i intensywną propagandę, niech uświadamiają zbłąkanych, niech podsycają ducha oporu i gotowość do walki. W tym momencie wszelkie utyskiwania, wszelka jałowa krytyka, wszelkie wymyślania są zbrodnią nie tylko wobec Związku, ale i wobec interesów maszynistów. Nikt nikogo nie sprzedał, nikt nie stchórzył w Prezydjum, nikt się nie kieruje względami partyjnemi. Kieruje nami troska o powodzenie naszej sprawy, którą trudno wygrać — zaprzepaścić łatwo.

Wobec tego nawołujemy do solidarności, do wytężonej pracy organizacyjnej, propagandowej i uświadamiającej. Koła otrzymały instrukcje.. Winny je wypełniać. Każda chwila jest droga, szkoda każdego gorącego słowa. Rzucamy hasło: Wszystkie siły obrócić na propagandę i organizację i czekać spokojnie. A kiedy przyjdzie właściwa chwila, kiedy nadejdzie moment sposobny i dogodny — wówczas będzie czas na wybuchy temperamentu na demostrancje sił, na walkę — która zdecyduje o naszych postulatach na długi okres czasu.

Warunkiem powodzenia jest spokój i rozwaga. Do nich też nawołujemy wszystkich.

Nie powtarzajmy błędów przeszłości. W obliczu niebezpieczeństwa, wobec możliwości walki konieczny i posłuch, nieodzowna karność i zaufanie do kierownictwa. Nie dawajmy z siebie gorszącego widowiska i nie naśladujmy kokoszej wojny, ani Rzeczypospolitej Babińskiej, abyśmy nie wzięli na siebie ciężkiej odpowiedzialności za losy Związku i byt jego członków.

Uchwała Rady Ministrów o wynagrodzeniu drużyn parowozowych za czas spędzonych w służbie.

Rada Ministrów powzięła na posiedzeniu w dniu 24 lutego 1926 i w dniu 3 marca 1926 r. w sprawie dodatków drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie następującą uchwałę:

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. 116 poz. 924) uchwala się co następuje:

§ 1.

Drużyny parowozowe otrzymują za czas pełnienia służby na parowozie następujące dodatki:
a) godzinowe,
b) kilometrowe.

§ 2.

1) Dodatek godzinowy dla kolei normalnotorowych i dla górno-śląskich kolei wązkotorowych ustala się w punktach jak następuje:

A. Z a c z a s s p ę d z o n y w d r o d z e n a p a r o w o z i e:

dla maszynisty	0.7	punkta za godzinę
„ pom. maszynisty	0.55	„ „ „
„ palacza (trzeciaka))	0.47	„ „ „

B. Z a c z a s p r z e t a c z a n i a p a r o w o z e m:

dla maszynisty	0.8	punkta za godzinę
„ pom. maszynisty i palacza	0.6	„ „ „

2) Kwotę dodatku godzinowego otrzymuje się przez pomnożenie mnożnej, ustalonej w myśl art. 5 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116 poz. 924) na miesiąc, w którym ma miejsce wypłata dodatku przez odpowiednią liczbę punktów, z tem zastrzeżeniem, że zwiększenia mnożnej na skutek redukcji dodatku regulacyjnego nie bierze w rachubę.

3) Godzinowe, wymienione w punkcie A). wypłaca się za czas spędzony w drodze na parowozie, licząc od chwili objęcia parowozu przez drużynę, według norm, ustalonych ogólnemi przepisami i dostosowanych do lokalnych warunków, aż do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie do chwili przybycia pociągu (parowozu) do stacji krańcowej.

4) W tym samym wymiarze (punkt A) otrzymują godzinowe:

a) drużyny obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja),

b) drużyny parowozowe obsługujące luźne parowozy,

5) Godzinowe (punkt A) zmniejszone o 50 proc. otrzymują drużyny:

a) za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie i pogotowiu, wyznaczonych przez Dyrekcje w poszczególnych parowozowniach głównych oraz za czas pobytu w parowozowni zwrotnej, licząc od chwili oddania parowozu,

b) jadące na parowozie lub w wagonie ze stałego miejsca służbowego, celem objęcia służby w jakimbądź punkcie linji lub z powrotem po ukończeniu służby.

6) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla pomocnika maszynisty.

Palacze wagonów ogrzewczych, zajęci w drodze przy pociągu, otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla palacza parowozowego (trzeciaka).

Dozorcy pociągowi i smarownicy wagonowi za pracę w drodze przy pociągach otrzymują godzinowe w wymiarze, przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

7) Godzinowe, wymienione w punkcie B), wypłaca się za czas trwania przetaczania, licząc od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę parowozową, do chwili oddania parowozu, do parowozowni, względnie zdania następnej drużynie.

Dodatek ten otrzymują drużyny parowozowe za przetaczanie dokonywane na stacji macierzystej lub w obrębie torów warsztatowych, magazynowanych i t. p. jakoteż na stacjach zamiejscowych.

8) Przetaczanie parowozem od pociągu, wykonywane podczas jazdy pociągami, zalicza się do czasu spędzonego w drodze na parowozie (punkt A).

9) Za czas służby przy pociągach gospodarczych otrzymują drużyny parowozowe, o ile pociąg pracuje na stacji lub między sąsiedniemi stacjami jednego węzła, dodatek godzinowy, według stawek pod B), o ile zaś pociąg gospodarczy pracuje na linji, według stawek pod A).

10) Przy obliczaniu godzinowego nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie, zaś czas pracy powyżej 30 minut liczy się za pełną godzinę.

§ 3.

1) Dodatek kilometrowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych ustala się w punktach, jak następuje:

	za przebieg każdych 10 km. pociągami a. towarowemi	b. osobowemi mieszanemi i pośpiesznemi
dla maszynistów	1 punkt	0.65 punkta
„ pom. maszynisty	0.75 „	0.50 „
„ palacza (trzeciaka)	— „	0.42 „

2) Jazdy parowozem luzem oblicza się według stawek kilometrowego przewidzianych za przejazd pociągami osobowemi.

3) Kwotę dodatku kilometrowego otrzymuje się w sposób podany w ustępie 2 § 2 niniejszej uchwały.

§ 4.

1) za przejechane kilometry przy pociągach gospodarczych na linji, oraz w wypadkach, przewidzianych w § 2 ust. 4-a), i ust. 8) niniejszej uchwały, otrzymują drużyny kilometrowe według rodzaju wykonywanej pracy.

W wypadku, przewidzianym w § 2 ust. 5-b), oraz w wypadkach, za które przewidziany jest dodatek godzinowy, wymieniony w § 2 punkt B), niniejszej uchwały, nie dolicza się kilometrowego.

Przebieg kilometrów przy przetaczaniu parowozem pociągowym oblicza się w ten sposób, że jedną godzinę pracy przetokowej uważa się za 5 km. przebiegu pociągiem towarowym.

2) Drużyny na parowozach popychających otrzymują kilometrowe w podwójnym wymiarze. Za powrót parowozu luzem, po uskutecznionym popychaniu, wypłaca się kilometrowe w pojedyńczym wymiarze.

3) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla pomocnika maszynisty.

Palacze pociągów ogrzewczych, zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla palacza parowozowego (trzeciaka).

Dozorcy i smarownicy pociągowi w drodze przy pociągach otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla konduktora.

§ 5.

Drużynom parowozowym, zatrudnionym na linjach normalnotorowych w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, o ile obsługują pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu tej Dyrekcji, Minister Kolei może, w zależności od wykonywanych przebiegów, podwyższyć za przejazd temi pociągami dodatek kilometrowy, wymieniony w § 3 niniejszej uchwały w granicach do 15 proc.

Postanowienie to nie dotyczy drużyn parowozowych, zatrudnionych na linjach wązkotorowych górnośląskich.

§ 6.

Drużyny parowozowe, delegowane poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż 3 dni (72 godzin), otrzymują oprócz godzinowego i kilometrowego za czas służby na parowozie, licząc od dnia wyjazdu, aż do chwili powrotu do siedziby służbowej 3 proc. djet normalnych.

Przy delegacjach poniżej 3-ch dni, djet nie zalicza się.

§ 7.

1) Na kolejach wązkotorowych użytku publicznego, oraz znaczenia drugorzędnego (gospodarczych), z wyjątkiem górnośląskich kolei wązkotorowych, ustala się dla drużyn parowozowych, zamiast dodatku godzinowo-kilometrowego, dodatek, obliczony na podstawie wykonanych wagono-kilometrów ładownych.

2) Stawkę dodatku, ustaloną za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 klm., uważa się za zasadniczą.

Za przewiezienie wagonu z dalszych odległości, zwiększa się dodatek za każdą strefę (od 5 do 15 km.), dodają za każdą strefę 50 proc. zasadniczej stawki dodatku.

Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa objęta jest powyższym dodatkiem za przewóz wagonów ładownych, wobec czego praca ta nie podlega dodatkowej opłacie.

Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowo-bagażowy opłaca się dodatek jak za wagon towarowy ładowny.

3) Stawki zasadnicze dodatku dla poszczególnych kolei wązkotorowych ustalili Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

§ 8.

Uchwała niniejsza obowiązuje na wszystkich Polskich Kolejach Państwowych, oraz na kolejach na obszarze w. m. Gdańska, z tem ,że dodatki godzinowe i kilometrowe, obliczone w myśl niniejszej uchwały, według mnożnej, ustalonej dla obszaru Państwa Polskiego w groszach, przelicza się, odnośnie drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę na obszarze w. m. Gdańska i zatrudnionych wyłącznie na tym terenie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 9.

Uchwała niniejsza obowiązuje od dnia 1 lutego 1926 r.

Warszawa, dnia 3 marca 1926 r.

Minister Kolei
(—) Chądzyński.

Przegląd techniczny.

APOLINARY CHMIELEWSKI.

W sprawie zerwań pociągów.

W pierwszym rzędzie poruszam sprawę zerwań sprzęgieł przy towarowych pociągach. Nie przeczę, iż w znacznej mierze przyczynia się do tego nadmierne obciążenie — do 2000 tonn, lecz widać z danych, iż nie wszyscy koledzy zrywają masowo, nie będzie zatem bez słuszności twierdzenie, iż w wielu wypadkach przyczyna leży w niewłaściwem użyciu hamulców.

Powszechnie znaną z praktyki wadą hamulca automatycznego jest to, że nie pozwala na stopniowe zluzowanie ,trzeba więc o tem zawsze pamiętać i przeciwstawiać się, w miarę możności, aby nie wywołać szarpnięcia pociągu przy stawaniu, ruszaniu, lub luzowaniu.

Ponieważ pociągi towarowe chodzą bądź to całkowicie zespolone, bądź częściowo na automaty, częściowo na ręczne hamulce, lub też samym parowozem, hamowanym automatycznie, należy przyjąć za zasadę posiłkowanie się ręcznym, tendrowym hamulcem, dobrze wyregulowanym, aby nie zawiódł, co już należy do intuicji maszynisty.

Hamowanie tendrowym hamulcem winno odbywać się po zahamowaniu pociągu automatem. Przełożenie kuli nie wymaga wiele wysiłku od pomocnika, a doskonale reguluje hamowanie, a tem samem zapobiega zerwaniu pociągu.

Toż samo z luzowaniem — luzowanie automatycznego hamulca przez maszynistę bardzo często zawodzi, o ile tendrowy nie przyjdzie z pomocą.

Przy pociągach zespolonych całkowicie, odgrywa to jednak mniejszą rolę, natomiast przy pociągach częściowo zespolonych, luzowanie automatem, bez zabezpieczenia się ręcznym hamulcem, przedstawia większe niebezpieczeństwo zerwania, wskutek znacznej siły parcia, nabiegających z tyłu, niezespolonych wagonów.

Największe jednak niebezpieczeństwo przedstawia manipulacja automatem, bez użycia ręcznego hamulca przy zatrzymywaniu pociągu samym parowozem, gdyż w danym wypadku siła parcia tylnych wagonów, nabiegających na przednie jest jeszcze większa, zatem z większą siłą cofają się po zatrzymaniu pociągu. Toż samo w chwili luzowania samym automatem — sprzęgła zrywają się, nie wytrzymując gwałtownego rozprężenia.

W chwili zatrzymania się, pociąg i parowóz winny już być bezwzględnie zluzowane, hamulec tendrowy luzuje się dopiero po stanięciu wolno, aby uniknąć raptownego szarpnięcia.

O ile zajdzie taki wypadek, iż pociąg nie zdążył się jeszcze zatrzymać, np. przy zamkniętym sygnale, a już ma podaną drogę, luzowanie ręcznym hamulcem, po uprzedniem zluzowaniu automatem, należy wykonywać bardzo wolno, o czem zresztą wszyscy wiedzą.

O ile ma się do czynienia z pociągiem, hamowanym ręcznie, całkowicie, lub częściowo, wiele zależy również, zwłaszcza przy zatrzymywaniu pociągu pod sygnałem, lub na błoku, i od sprawności służby pociągowej, od ścisłego hamowania i odhamowymania na sygnał maszynisty.

Przy stanięciu na pochyłości, o ile koniec pociągu nie będzie zahamowany, wagony cofną się w tył i sprzęgła ulegną zerwaniu. Toż samo nastąpi przy ruszaniu, o ile hamulec w końcu pociągu nie będzie zluzowany we właściwym czasie.

Drugą okazją do zrywania jest szarpnięcie pociągu na przełęczach, przy jeździe z zamkniętym regulatorem. Uniknięcie tego, zwłaszcza dla nieznających profilu drogi, jest zadaniem bardzo trudnem, gdyż trzeba się dobrze orjentować, gdzie można wprowadzić pociąg w bieg parą.

Ponieważ przy jeździe bez pary tylne wagony nabiegają na przód pociągu, wywołując w niektórych miejscach silne ściskanie, największym błędem jest otwieranie w tej chwili regulatora przy nawrotnicy, nastawionej na największe napełnienie cylindrów.

Bezwzględnie należy przyjąć zasadę nastawienia przedewszystkiem kierownika na 3-ci, lub 4-ty ząb, a dopiero po tej czynności można otwierać regulator powoli, aż do czasu rozciągnięcia się pociągu, bowiem para, zwłaszcza przegrzana, o bardzo wysokiej prężności, zbyt szybko rozciąga ściśnięty pociąg i sprzęgła nie wytrzymują tak gwałtownej siły rozprzężającej.

Trzecim powodem zerwania jest ślizganie się parowozu podczas jazdy na wzniesienie. Trudno uniknąć tego trzeba jednak stosować wszelkie możliwe środki zapobiegawcze, gdyż chwila ślizgnięcia się powoduje znaczne mniejszenie szybkości przednich wagonów, wskutek czego tylnie nabiegają na nie pod działaniem siły inercji.

A zatem pożądanem jest przy wprowadzaniu na wzniesienie utrzymywanie możliwie równej szybkości jazdy, oraz posiłkowanie się piasecznicą i manipulowanie nawrotnicą i regulatorem.

Użycie regulatora i nawrotnicy jest rzeczą konieczną, ze względu na to, iż działanie piasecznicy często zawodzi, zwłaszcza przy parowozach serji Pr. 21 pierwszej dostawy.

Przy bardzo długich wzniesieniach i znacznej ślizgawicy wyczerpują się środki zapobiegawcze, utrudniając opanowanie sytuacji.

Sądzę, że Koledzy, prowadzący w ostatnich czasach duże, tranzytowe pociągi, będą mogli powiedzieć więcej w tej sprawie.

Z życia związkowego.

CZĘSTOCHOWA.

Walne Zebranie Koła. W dniu 15 lutego r. b. odbyło się walne zebranie miejscowego Koła, na którym przewodniczył kol. Puszczyński. Przewodniczący Koła kol. Marszałek złożył sprawozdanie z przebiegu zjazdu prezesów Kół, który odbył się w Warszawie, a miał na celu zapoznanie kolegów z projektem Ministra Kolei, o obniżce godzinowo-kilometrowego.

W sprawie tej zebrani stwierdzają, że nie odstąpią od uprzednio uchwalonych żądań, i domagają się od Centrali nieustępliwej akcji, celem unicestwienia obniżki zarobków ubocznych. W sprawie egzaminów zebrani uchwalili nie składać takowych przed przedstawicielami W-łu Ruchu, a jedynie przed przedstawicielami W-łu Mechanicznego i to po uprzedniem obdzieleniu instrukcjami i pouczeniu o przepisach gospodarki parowozowej.

TORUŃ.

Zjazd Okręgowy. Dnia 19 stycznia r. b. odbył się Zjazd Okręgowy. Z ramienia Zarządu Głównego uczestniczył prezes Związku kol. *Majlich.*

Zjazd zagaił prezes okręgu gdańskiego, kol. Szady, który imieniem kolegów witał przybyłego na zjazd kol. *Majlicha.*

Po przeczytaniu protokułu z ostatniego zjazdu, przystąpiono do sprawozdań, prezesa, sekretarza, skarbnika i Komisji Rewizyjnej. W dyskusji nad sprawozdaniem wyrażono Zarządowi Okręgowemu wotum zaufania, dołączając do poprzedniego podziękowania za owocną pracę.

Prezes Związku, kol. *Majlich* wypowiedział się w obszernym referacie o ostatnich rozporządzeniach Min. Kolei.

Wywody te poparte obfitym materjałem statystycznym, wyraźnie przedstawiły słuchaczom obniżkę poborów stałych i dążenia do zmniejszenia zarobków ubocznych.

Referent zwrócił uwagę na powagę chwili, która wymaga największej spójni, posłuchu i zrozumienia.

Po wysłuchaniu referatu, Zjazd uchwalił rezolucję, w której sprzeciwia się obniżce godzin-kilometrowego, poddaje się bez zastrzeżeń rozporządzeniom Prezydjum Związku, darząc go całkowitem zaufaniem.

W wolnych wnioskach poruszono sprawę dyspozytorów, którym D. K. P. Gdańsk, nie chce przyśpieszyć nominacji, oraz nie powołuje do przepisanych i wyznaczonych przez M. K. egzaminów.

Następnie zebrani sprzeciwili się potrącaniom przepałów z godzin-kilometrowego, oraz uchwalili wniosek o wstrzymanie potrąceń i o zwrot już strąconych.

LWÓW.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem zebraniu Koła miejscowego Z. Z. M. we Lwowie dnia 26 stycznia 1926 roku wybrano Zarząd Koła miejscowego w następującym składzie: Prezes Krzyżewski Bronisław; Sekretarz: Solski Kajetan; Wiceprezes: Bielikowski Józef; Skarbnik: Farjon Stanisław, Zastępca skarbnika: Kicia Władysław. Członkowie Zarządu: Kulikowski Józef, Kasprowicz Szymon, Orkusz Leon, Pasek Bronisław, Komisja Rewizyjna: Kimsz Jan, Charysz Antoni.

POZNAŃ.

Zjazd Okręgowy. W dniu 8 lutego r. b. odbył się w Poznaniu doroczny walny zjazd prezesów Kół miejscowych, oraz delegatów Okręgu poznańskiego Z. Z. M.

Z ramienia Zarządu Głównego uczestniczył sekretarz Związku, kol. *Siadak*.

Zebranie zagaił prezes Okręgu, kol. *Klewenhagen*, potem, jako pierwszemu mówcy. udzielił głosu koledze *Siadakowi*, który przedstawił zebranym obecne położenie gospodarcze państwa, i ostatnie zamierzenia Rządu, celem obniżki zarobków stałych i ubocznych. Mówca obszernie omówił ostatni projekt Rady Ministrów, o wynagrodzeniu za godzinowo-kilometrowe.

W rzeczowej dyskusji, w której zabierało głos wielu kolegów, zaprotestowano przeciwko obniżeniu zarobków, i odpowiednią rezolucję skierowano do Zarządu Głównego.

Nowy Zarząd Okręgowy ukonstytuował się następująco: Prezes: kol. Klewenhagen Maksymiljan z Poznania, Wiceprezes: kol. Sporny Maksymiljan z Poznania. Wiceprezes: kolega Perek Józef, dyspozytor z Poznania. Sekretarz: kolega Bąk Franciszek z Poznania. Skarbnik: kolega Michalski Jan z Poznania.

Przegląd prasy zawodowej

W artykule wstępnym **„Konduktora“** czytamy:

„Jasnem jest, że naprawę naszych stosunków nie należy zaczynać od krzywdzenia pracujących, lecz od zorganizowania państwa tak, by umiało i potrafiło wydobyć pieniądze od tych, którzy płacić powinni“.

Słusznie, jednakże ostatnie doświadczenie każe powątpiewać, czy dzisiejsza konstrukcja władz na to pozwoli.

W szeregu lat naszej niepodległości zaszedł tylko jeden wypadek, że szukano pieniędzy tam gdzie one się rzeczywiście znajdowały; działo się to w pierwszych miesiącach 1924 roku.

Obecnie jest już zgoła inaczej.

„Kolejarz“ (Z. Z. P.) omawia wysiłki prawicy zmierzające do utrącenia podatku majątkowego. Działo się to w tym czasie, kiedy wszyskie ugrupowania godziły się na zmniejszenie budżetu, i w którym to zmniejszeniu kwota 120 miljonów złotych, jaką Rząd zamierza otrzymać z redukcji poborów pracowników. państwowych, najłatwiej była ustaloną, a co ważniejsze natychmiast przystąpiono do urzeczywistnienia tej obniżki.

Dlatego mamy prawo powiedzieć:

„Chwila obecna nadaje się do tego najmniej, aby czynić kosztowne podarki ze skarbu Państwa tym właśnie, którzy tego zupełnie nie potrzebują i z racji swego przodującego stanowiska do większych ofiar są zobowiązani.

Nie można przecież jedną ręką skreślać wydatków, a drugą dochodów, bo tą drogą równowagi w budżecie państwowym nigdy nie osiągniemy, a natomiast wprowadzamy zamęt, który bezpieczeństwu państwa poważnie może zagrozić“.

„Kolejowiec Polski“ w N-rze 4 i 5 omawia reorganizację kolejnictwa, które niestety nie świetnie się zapowiada.

„Projekty reorganizacji przedsiębiorstw państwowych przygotować ma specjalna komisja. Ile takich komisyj organizacyjnych przewinęło się już przez Ministerstwo Kolei. A rezultaty? Administracja w kolejnictwie coraz więcej pogmatwana, coraz kosztowniejsza, wymagająca coraz to nowych zastępów pracowników“

Należy więc zdjąć z serca pychę i zaprosić rzeczoznawców zagranicznych, gdyż jak słusznie **„Kolejowiec“** zaznacza „prorok w swojej ojczyźnie nigdy nie bywa słuchany“.

Do reorganizacji i zmian przedewszystkiem włączyć należy, wiadomość że z dniem 1 kwietnia nastąpi przywrócenie pełnych poborów dla pracowników państwowych, co prawda z mnożną grudniową w wysokości 43 grosze, a poniżej wspomina **„Kolejowiec“** o mającej się ukazać ustawie, która znacznie ma obniżyć uposażenia i emerytury.

Podzielamy obawę, „aby ta tajemniczość, z jaką przystępuje się do tak ważnej sprawy nie kryła w sobie wielkich niespodzianek dla ogółu pracowników“.

Ileż to razy pisaliśmy o tem, dlaczego to tak się dzieje, że każde rozporządzenie spada na ogół pracowniczy jako bolesna niespodzianka.

Wielki czas, aby dojrzeć karnie złączone rzesze pracowników kolejowych, które ustawicznie i wytrwale dążą do poprawy bytu, i zacząć się z nimi liczyć, a wtedy pozbędziemy się ustawicznych niepokojów i fermentów, na czem skorzysta wydajność pracy.

Rząd przystępuje obecnie do szeregu prac zasadniczych i dlatego

„czujność nasza wzmódz się musi, a spójnia i solidarność związkowa musi nas wszystkich postawić na wspólnym froncie obrony słusznych naszych praw“.

„Kolejarz Związkowiec“ na marginesie zamachu na uboczne pobory maszynistów i konduktorów pisze, że stanowisko „organizacji ogólnej“ jest właściwsze aniżeli „tak zw. związków fachowych“.

Trudno się zgodzić, dlaczego Związek, który musi się ściśle kierować poglądami partyjnemi i zmienną ustawicznie sytuacją polityczną, a mający za zadanie obronę interesów szeregu grup, często z sobą sprzecznych, ma bronić skuteczniej tych właśnie poszczególnych grup z pomocą innych.

W przeciwieństwie do tego praca związku fachowego skupiona około jednego odłamu pracowników, nie rozpraszana w najrozmaitszych kierunkach, najskuteczniej bronić może jego interesów, i prowadzić w kierunku właściwych dążeń i zamierzeń.

Poświęcając zupełnie słusznie wiele miejsca sanacji **„Kolejarz Związkowiec“** bada tę kwestję bardzo gruntownie i stwierdza, że:

„to, co się dzieje, to prawdziwa parodja, to karykatura sanacji, to ograniczoność biurokracji, która nigdy niczego nie umiała mądrze zrobić, a tylko wszystko wypaczyć i sfałszować do niepoznania“.

„Inżynier Kolejowy“ w N-rze 3-cim zamieszcza „Ustalenie kosztów własnych dla pociągów towarowych, zbiorowych, manipulacyjnych i osobowych. Premjowanie pracy w służbie utrzymania kolei. W sprawie polskich wytwórni taboru kolejowego. W kronice krajowej wspomina o konferencji międzynarodowej w sprawie ruchu tranzytowego przez Polskę. Rubryka Ze Związku Polskich Inżynierów Kolejowych zawiera sprawozdania z działalności poszczególnych kół.

SPROSTOWANIE: W numerze 4 „Maszynisty“ w notatce, omawiającej jubileusz kol. *Winnickiego*, przez omyłkę podano dyspozytor, zamiast zawiadowca parowozowni.

Wydawca: **Zw. Zaw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ki, Warszawa, Warecka 15.